

# MOVILIDAD COTIDIANA POR MOTIVOS LABORALES EN ANDALUCÍA. ESTUDIO DE CASO: EL SUBBÉTICO CORDOBÉS<sup>1</sup>

**Gabriel Cano García**

Profesor de análisis geográfico regional

Universidad de Sevilla

[gcano@us.es](mailto:gcano@us.es)

**Francisca Ruiz Rodríguez**

Profesora de análisis geográfico regional

Universidad de Sevilla

[fruiz@us.es](mailto:fruiz@us.es)

**Jesús Ventura Fernández**

Profesor de análisis geográfico regional

Universidad de Sevilla

[jventura@us.es](mailto:jventura@us.es)

**Resumen:** La distancia-tiempo actúa como factor determinante en las pautas de movilidad obligada de la población ocupada. Junto al factor tiempo, los medios de desplazamiento ejercen un papel fundamental en la configuración de los patrones de movilidad de la población en España. Así, la oportunidad de acceso a un determinado medio, por tanto, resulta determinante en la configuración de trayectos y combinaciones diarias para acceder al lugar de trabajo desde el municipio de residencia.

En este sentido, los microdatos del Censo de Población de 2001 (INE) permiten tejer una compleja malla de relaciones multiterritoriales que configuran la red de espacios vividos de la población, a partir de vectores de desplazamiento en los que la movilidad de cada individuo, en combinación con la del resto, muestra patrones

---

<sup>1</sup> CANO, G. RUIZ, F. y VENTURA, J. “Movilidad cotidiana por motivos laborales en Andalucía. Estudio de caso: el Subético Cordobés” en PUJADAS, I. *et al.* (Eds.): *Población y Espacios urbanos*. Barcelona: Departament de Geografia Humana de la UB y Grupo de Población de la AGE, ISBN: 978-84-694-2666-1.

Esta comunicación deriva, en lo esencial, con su correspondiente revisión y actualización, del estudio realizado por el INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL de la Universidad de Sevilla en 2008, bajo el título de “*Espacios Laborales y Movilidad Cotidiana en Andalucía*”, por encargo del Servicio Andaluz de Empleo de la Consejería de Empleo de la Junta de Andalucía y financiación del Fondo Social Europeo de la Unión Europea, que los autores tuvieron ocasión de dirigir y participar.

espaciales que permiten establecer nodos, áreas de influencia y cuencas de empleo e ir desde el microdato hasta la integración de la red de desplazamientos a nivel nacional.

**Palabras clave:** *Movilidad obligada; SIG; áreas de influencia; microdatos.*

## **1. Introducción: marco teórico y metodología**

El concepto y los estudios de movilidad cotidiana son relativamente recientes, aunque derivan de planteamientos sobre movimientos migratorios en general, más conocidos y analizados. Andalucía, tierra de encrucijada, ha sido testigo de diversas aportaciones demográficas y, también, de emigraciones. Recientemente cabe recordar el éxodo de los años sesenta-ochenta del siglo pasado, con salida de unos dos millones de andaluces. Y, después, a finales del mismo y antes de la fuerte crisis actual, aparecen saldos migratorios positivos, sobre todo en el litoral, debido a la agricultura, especialmente la intensiva, hostelería, servicios, etc., más una población extranjera residente de cierto poder adquisitivo. Los movimientos actuales son principalmente entre provincias, constituyendo las salidas de la Comunidad Autónoma sólo la cuarta parte (unos 50.000 en el 2005, según el INE).

A finales del XX se intensifican la expansión urbana y la desagregación de funciones, principales factores territoriales de la movilidad cotidiana, y hay que destacar la publicación de Fera, Susino y Casado, en 2005, sobre *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía, 2001*, en la que se analizan los factores determinantes y se establecen áreas funcionales. Después se elaboró un importante trabajo en el Instituto de Desarrollo Regional de Sevilla (Cano y Ruiz, directores; 2008), para la Consejería de Empleo de la Junta de Andalucía, a quien agradecemos el permiso concedido para utilizar información. Se consideran tres objetivos fundamentales: estudio de la naturaleza de la movilidad cotidiana (con una revisión teórica a través de una amplia bibliografía) e identificación de mercados de trabajo local, áreas de influencia, y, sobre todo, estudio de casos, concretamente de los ámbitos de Lucena, Lepe-Cartaya y Valle del Almanzora. Tras una consideración de criterios para la selección de esos espacios, se realizó un intenso trabajo de campo, a través de talleres de participación estratégica, encuestas y entrevistas.

Entre las fuentes disponibles para esta clase de análisis, están en primer lugar los datos de censos y padrones más algunos sondeos, sobresaliendo las del INE, tanto la *Encuesta de Migraciones*, a partir de la EPA, como la serie anual *Migraciones*, derivada de la Estadística de Variaciones Residenciales, más fiable, según algunos autores, que los propios datos sobre movilidad derivados del *Censo 2001*. Con posterioridad están la Encuesta de Movilidad del Ministerio de Fomento (2007), y otras relacionadas con los desplazamientos cotidianos (Empleo del Tiempo, 2002-03; Estructura Salarial, 2002; etc.). Tales fuentes han posibilitado los estudios de esos flujos y, como afirman Miralles y Cebollada (2009), se van adaptando a los nuevos retos, cuales son “los vectores analíticos a reinterpretar, los temas y los colectivos subrepresentados y la aplicabilidad en las políticas públicas”, dados “los cambios en las estructuras económica y territorial, la incorporación de los límites medioambientales y la importancia de los grupos sociales en los estudios de los modelos de movilidad” (p. 206).

Los análisis de estos viajes comienzan en los países donde se desarrollan antes la urbanización difusa y la concentración en áreas metropolitanas, como USA, Reino Unido o Francia. Y se aprecia en la Unión Europea una clara preocupación por el tiempo ocupado, el gasto de combustible y la contaminación generada, revelando una encuesta reciente (European Foundation, 2007), la existencia de una media de 40 minutos diarios por desplazamiento al lugar de trabajo o estudio.

Existe ya una bibliografía considerable, que permite abordar aspectos teóricos y metodológicos. El mismo concepto de movilidad es objeto de diferentes enfoques (Geografía, Economía, Sociología,...), y se han realizado varias clasificaciones, como la de Kaufmann (2006), que distingue movilidad cotidiana y residencial, viajes y migraciones. Susino, en 2000, hablaba de desplazamientos entre municipios de un área metropolitana, dentro de cada uno de ellos, o la suma de ambos (movilidad total); y otros se refieren a multiresidencias y pendularidad. Sin embargo, parece aceptable la definición de movimientos recurrentes o repetitivos, particularmente cotidianos, (según la Encuesta de Movilidad, 2007), que están relacionados con unas jornadas laborales o de estudios y, en general, con el acceso a bienes y servicios. Si bien, suelen restringirse a desplazamientos cotidianos por razón de trabajo, que tienen una doble expresión, anglosajona y francesa respectivamente: *commuting* y *navette*.

Accesibilidad e infraestructuras son dos elementos ligados a esa movilidad y, en suma, a la planificación territorial, así como las clasificaciones que explican en parte y, a la vez son resultado, de los movimientos cotidianos. Así Salom y Delios (2000), aluden a tres áreas usando datos de *commuting*: de centralidad (grado de dependencia de flujos respecto a un centro superior), de cohesión (flujos cruzados con un centro dinamizante; lejos de la ciudad tradicional, al fragmentarse las funciones, por lo menos en trabajo, consumo y ocio), y de mercado de trabajo (o espacio donde se emplea buena parte de la población; incluso cambiando de empresa manteniendo la misma residencia). Los límites urbanos en definitiva se difuminan, y Bericat (1994) sustituye la ciudad enmarcada por la que cada uno se construye, según su movilidad.

Los factores que han potenciado el *commuting* son varios: urbanización difusa y ampliación de áreas metropolitanas (aunque después se ha trasladado a otros tipos de poblamiento) con fragmentación zonal; cambios en los sistemas productivos por la globalización; política de capitalización empresarial con traslados de centro a periferia y creación de polígonos industriales; mejora de infraestructuras (carreteras, autovías, trenes de cercanías, metro, red de autobuses) y accesibilidad, generalización del transporte privado; incremento del precio de la vivienda y diferencias entre centro y periferia.

Miralles y Cebollada (2009) profundizan también en esta cuestión y manejan bastante bibliografía, refiriéndose a las consecuencias del cambio de modelo económico y territorial de fordista a postfordista, por la crisis de los años setenta, y sus repercusiones en la movilidad. Se trata de la desagregación y flexibilización del proceso productivo, con aumento de distancias y variedad de horarios, añadiéndose más motivos de desplazamientos a los anteriores de trabajo y estudio, como ocio, cultura, acceso a otros servicios, compras, acompañamiento a niños para centros educativos, etc. Pero, por otra parte, las nuevas tecnologías aumentan el trabajo y las comunicaciones en red y también se está produciendo una concentración de actividades superiores, de prestigio social y fuerte valor añadido, próximas a zonas residenciales altas con disminución de la movilidad e, incluso, el aumento de la peatonalización.

Ambos autores se refieren también a las consideraciones ambientales y sociales de la movilidad, como consecuencia de un nuevo paradigma de sostenibilidad, desde un enfoque global (cambio climático, biodiversidad, etc.) y local: contaminación, ruidos,

peligrosidad y gastos de energía no renovable, sobre todo de vehículos privados. A tales efectos se distingue el transporte mecánico, colectivo o privado, del no mecánico (bicicletas y peatonal), con indudables ventajas para estos últimos. Podemos añadir pérdida de tiempo, densidad de tráfico, estrés, así como dificultades de conciliar vida familiar y laboral. En relación con la pérdida de calidad de vida, señala Casado (2005) el comportamiento paradójico de los trabajadores con más renta, asumiendo mayores distancias.

Las repercusiones de la estructura social en la movilidad son igualmente consideradas por Miralles y Cebollada atendiendo a tres variables. Primero el colectivo al que se pertenece, analizando principalmente a tres: las mujeres (distancias más cortas, menos empleo de medios mecánicos y aumento de motivaciones domésticas, respecto a los hombres), los jóvenes (medios alternativos al coche y más horarios nocturnos de ocio), y los inmigrantes (más residentes en los centros urbanos y zonas con fáciles desplazamientos colectivos). Esto último es propio de rentas bajas en general, otra de las variables con clara repercusión en el *commuting*, relacionado además con inferiores posibilidades de acceso a bienes y servicios. Finalmente estos mismos autores analizan un tercer parámetro, como es el de la estructura familiar y las estrategias de movilidad que generan las diferentes situaciones.

Podemos añadir algunas otras referencias al perfil de los que ejercen la movilidad cotidiana con base principalmente en estudios del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (MTAS). Las tasas masculinas siguen preponderando, sobre todo en Andalucía, aunque con tendencia a la atenuación, especialmente al subir el nivel educativo. Según el *Censo 2001*, de la población andaluza que trabaja en su domicilio, casi el 60 % son mujeres; y de otros estudios se deduce que la población femenina realiza viajes más cortos. La edad predominante oscila entre 25 y 34 años (42 %) y el estado civil no es una variable significativa para los hombres, mientras que solteras y divorciadas integran más el *commuting*. En formación destacan los universitarios y los niveles inferiores de la ESO. La construcción figuraba entre los primeros sectores (pero en el 2004, antes de la crisis), seguido del agrícola, mientras que directivos y técnicos de apoyo son los de mayor movilidad. Feria y Susino indicaban a su vez, en 2001, que más de dos terceras partes de los ocupados andaluces trabajan en el municipio de su residencia, sin grandes distinciones entre las diferentes categorías socioeconómicas.

## 2. Movilidad cotidiana en Andalucía

Los desplazamientos de la población, ya sean migratorios o cotidianos, son la respuesta natural de ésta a cambios en los factores sociales, económicos y territoriales. El comportamiento de los desplazamientos de la población andaluza ha variado ostensiblemente a lo largo del tiempo. Mientras que en los años 70 se trataba de migraciones a larga distancia y predominantemente a otras ciudades fuera de Andalucía, en la década de los 90 se ha constatado cómo los saldos migratorios netos de la población andaluza tienden a ser nulos, en favor de un incremento importante de la movilidad cotidiana de la población, que se limita normalmente al seno de la misma provincia. En cualquier caso, las razones que inducen a la población a desplazarse sí son generalmente idénticas: la escasa capacidad de creación de empleo en ciertos territorios frente a las posibilidades de atracción de otros en estos términos. En el caso de la Comunidad Autónoma de Andalucía, los movimientos migratorios pueden estudiarse a través de diversos indicadores estadísticos, disponibles tanto por parte del Instituto Nacional de Estadística (INE) como del Instituto de Estadística de Andalucía (IEA).

La movilidad por razón de trabajo, o movilidad cotidiana, permite profundizar en el conocimiento de los actuales patrones de desplazamientos de una población, que, como en el caso de la andaluza, ha experimentado, como hemos dicho, cambios importantes. Ahora bien, tradicionalmente, los datos disponibles a este nivel han sido escasos. En la actualidad la principal fuente de información la sigue constituyendo los datos que se derivan del *Censo 2001*, cuya metodología introduce preguntas relativas a este tipo de desplazamientos.

**Tabla 1. Distribución porcentual de la población ocupada de 16 años y más en Andalucía atendiendo a su lugar de trabajo**

<i>LUGAR DE TRABAJO</i>	<i>%</i>
Propio domicilio	2,7 %
Mismo municipio	68,0 %
Varios municipios	5,2 %
Misma provincia	19,9 %
Otra provincia	2,5 %
Otra Comunidad Autónoma	1,3%
Otro estado	0,4%

**Fuente:** Instituto de Estadística de Andalucía (IEA) según datos del *Censo 2001*.

Para el conjunto de Andalucía obtenemos así que el 67,98% de la población ocupada desarrollaba su actividad en el mismo municipio de residencia en 2001, y que del tercio restante, un escaso porcentaje (2,71%) trabajaba en su propio domicilio. Destaca, pues, que en torno al 24% de la población regional trabajara fuera de su municipio, si bien la mayor parte de éstos lo hace dentro de la misma provincia (en torno al 20%). Cabe mencionar también que alrededor de un 5% de la población ocupada indica que desarrolla su actividad profesional a través de varios municipios.

Se debe señalar asimismo que el mayor porcentaje de trabajadores que se desplazan a otros municipios se observa entre el colectivo de asalariados, en torno al 26,7% del total. Igualmente se detecta que, en términos generales, se ha producido una disminución en el uso del transporte colectivo ofrecido por parte de la empresa, y que ese coste ha pasado, por tanto, a ser soportado por el propio trabajador o trabajadora. Además la flexibilización de horarios laborales ha contribuido, por un lado, a disminuir los colapsos en horas punta, pero también dificulta la utilización de medios de transporte colectivos que, por su propia naturaleza, tiene que ceñirse a rutas y horarios preestablecidos.

## **2. Estudio de caso de área de mercado de trabajo local: el Subbético cordobés**

Estudiaremos a continuación el área de mercado de trabajo local polarizada en torno a Lucena (en la provincia de Córdoba, dentro de la comarca del Subbético cordobés). En este análisis realizaremos primero una breve presentación de la comarca seguida de la caracterización socioeconómica del municipio central. A continuación se abordan los datos concretos sobre movilidad cotidiana ofrecidos por el *Censo 2001* (identificando, por tanto, los principales municipios emisores de mano de obra hacia el de Lucena), así como los recogidos en el taller de participación estratégica sobre movilidad cotidiana celebrado en la localidad de Lucena: identificando de nuevo los municipios emisores, los motivos y los problemas de la movilidad en cada espacio, y la coincidencia geográfica del mercado local de trabajo con otras delimitaciones territoriales.

La comarca del Subbético cordobés se sitúa en el centro geográfico de Andalucía, al Sur de la provincia de Córdoba, sobre las sierras de las que toma su nombre. Contaba con una población de 123.641 habitantes en el año 2006, que se repartían entre los 14

municipios del ámbito (Lucena, Cabra, Priego de Córdoba, Palenciana, Benamejé, Encinas Reales, Rute, Iznájar, Carcabuey, Almendilla, Fuente-Tójar, Luque, Sueros y Doña Mencía, según España (2002), destacando, desde el punto de vista funcional, los núcleos de Lucena (40.143 hab.), Priego de Córdoba (23.087 hab.) y Cabra (20.935 hab.).

La evolución demográfica en el conjunto de la comarca ha sido positiva en la última década, con un 5,9% más de efectivos de población, si bien se aprecia un significativo descenso en localidades tradicionalmente agrarias como Carcabuey, Fuente-Tójar y Zuheros, al contrario que en aquellos municipios cuya economía gira en torno al sector industrial, donde se observa un crecimiento demográfico importante. Este incremento ha sido motivado, fundamentalmente, por la población inmigrante, cuyo origen se encuentra tanto en la propia provincia como en el extranjero. De este modo el desarrollo de los sectores del mueble y del frío industrial se refleja en una evolución positiva de las tasas de empleo de los municipios más dinámicos de la comarca, de forma que núcleos como Lucena, Cabra, Rute e Iznájar han experimentado un descenso apreciable de sus respectivas tasas de paro en el período comprendido entre 1991 y 2001.

## **2.1 El papel de la cabecera comarcal: Lucena**

Lucena puede considerarse la capital del subbético cordobés y conforma, junto a Cabra y Priego de Córdoba, los núcleos que articulan funcionalmente la comarca. Es el tamaño poblacional la variable que le otorga el rango de cabecera comarcal, debiendo reseñarse que, desde el punto de vista demográfico, el municipio ha experimentado un crecimiento acentuado. Así, de los 34.780 habitantes contabilizados en 1996 se ha pasado a los 40.143 en la actualidad (un 15,4% más), según datos del *Padrón Municipal 2006*. La explicación de este hecho se encuentra en la atracción que ejerce la emergente economía lucentina, que proyecta su área de influencia más allá de sus límites municipales, a gran parte del Sur de la provincia cordobesa.

Una prueba de ello es que concentra el 13% de la población extranjera de la provincia, fundamentalmente compuesta por personas de origen norteafricano o sudamericano, muchos de los cuales se encuentran en situación irregular. Así, el número de extranjeros ascendió a 1.697 en el año 2006, es decir, un 4,2% de la población total.



No obstante, la inmigración interior, compuesta fundamentalmente por personas jóvenes de la propia provincia y de los municipios próximos, es la más relevante, siendo además la principal causa del crecimiento real de la población, sobre todo en los grupos de edades intermedias y jóvenes.

El proceso espectacular de desarrollo que Lucena ha experimentado en los últimos años se sustenta en la diversificación del tejido productivo, causada por el notable incremento de empresas en sectores como el de la fabricación de muebles, el frío industrial, la fundición y elaboración de productos metálicos, así como la actividad comercial y la industria agroalimentaria. Además este desarrollo industrial de Lucena se ha sustentado en la aparición de una amplia red de pequeñas y medianas empresas, especialmente en las dos últimas décadas, y a un ritmo mucho mayor que la media andaluza.

En relación con el mercado de trabajo, indicar que la dinámica de crecimiento de la población activa en este municipio es muy positiva; hecho influenciado por la creciente incorporación de la mujer al trabajo, así como por el aumento de población registrado en los grupos de edad jóvenes, a consecuencia de unos saldos vegetativo y migratorio positivos. Así, la evolución absoluta de la población activa de Lucena ha devenido de los 12.093 habitantes en 1991 a los 15.974 en 2.001, lo que arroja una tasa de actividad del 55,1% para esa misma fecha, un dato que supera, en este caso favorablemente, los valores de las tasas provinciales (no sólo de la provincia cordobesa, sino que se sitúa también por encima de los valores medios del resto de provincias andaluzas) y de la regional, las cuales se elevan al 47,86% y al 50,41%, respectivamente.

Ahora bien a pesar de la referida cada vez mayor presencia de la mujer en el mercado de trabajo, la tasa de actividad femenina (37,1% en el año 2001) permanece aún muy alejada de los valores presentes en la masculina, ofreciendo en este caso un balance aún más desequilibrado en los porcentajes relativos a Lucena que en los datos provinciales y autonómicos.

Por su parte la tasa de ocupación (84%) muestra una tendencia más favorable que la media regional (81,2%) y provincial (79,2%), lo que se refleja en 13.413 ocupados en 2005. Éstos se distribuyen heterogéneamente en la estructura productiva de Lucena, de manera que los subsectores que concentran la mayor parte de la población ocupada son,

por este orden, la industria manufacturera (sector del mueble), las diversas actividades comerciales y el tradicional sector agrícola.

## 2.2 Movilidad laboral cotidiana en torno a Lucena

Esta dinámica de crecimiento que ha experimentado Lucena en los últimos años la

**Tabla 2. Población de 16 y más años residente en viviendas familiares que trabaja fuera del municipio de residencia en la localidad de Lucena (Córdoba)**

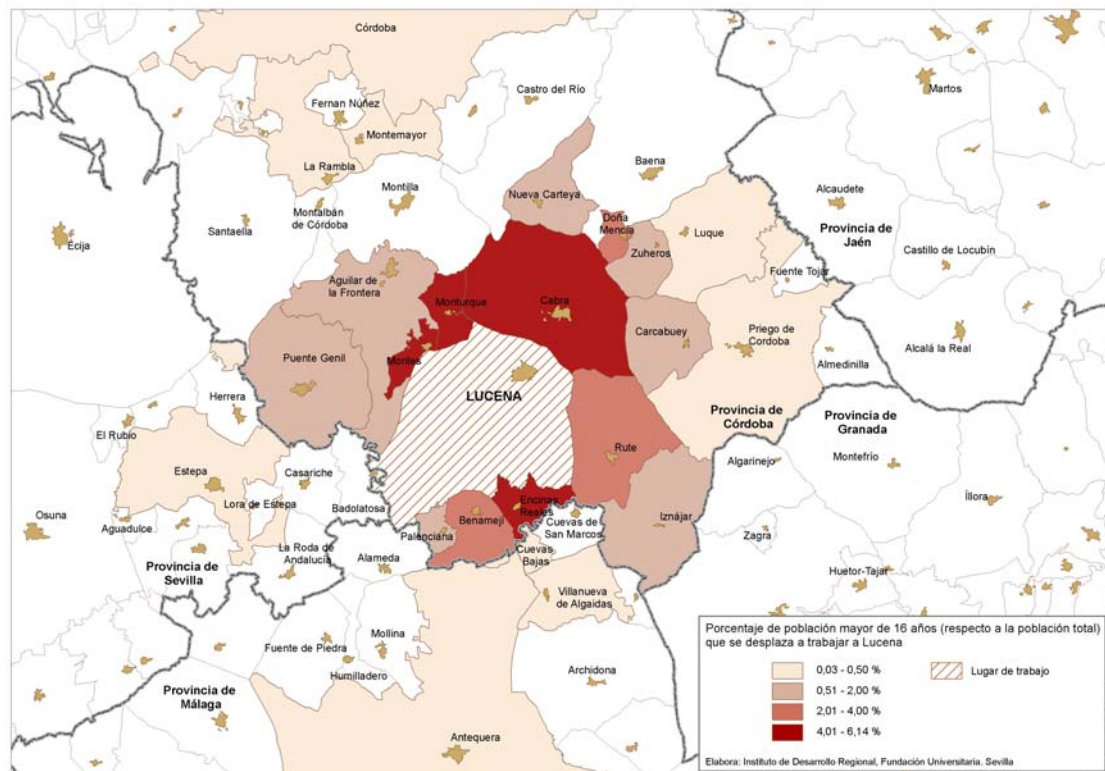
Municipio de residencia	Nº de trabajadores / as	% Sobre el total desplazado
<b>Provincia de Córdoba</b>		
Aguilar de la Frontera	250	7,25 %
Benamejé	145	4,20 %
Cabra	845	24,50 %
Carcabuey	25	0,72 %
Córdoba capital	330	9,57 %
Doña Mencía	132	3,82 %
Encinas Reales	142	4,11 %
Iznájar	72	2,08 %
Luque	16	0,46 %
Montemayor	10	0,29 %
Monturque	102	2,95 %
Moriles	229	6,64 %
Nueva Carteya	92	2,66 %
Palenciana	21	0,60 %
Priego de Córdoba	111	3,21 %
Puente Genil	152	4,40 %
Rambla (La)	10	0,29 %
Rute	289	8,38 %
Sueros	17	0,49 %
Resto de la provincia de Córdoba	108	3,13 %
<b>Total de la provincia de Córdoba</b>	<b>3.098</b>	<b>89,84 %</b>
<b>Provincia de Málaga</b>		
Antequera	11	0,31 %
Cuevas Bajas	5	0,14 %
Villanueva de Algaidas	11	0,31 %
Resto de la Provincia de Málaga	97	2,81 %
<b>Total de la provincia de Málaga</b>	<b>124</b>	<b>3,59 %</b>
<b>Provincia de Sevilla</b>		
Estepa	3	0,08 %
Resto de la provincia de Sevilla	133	3,85 %
<b>Total de la provincia de Sevilla</b>	<b>136</b>	<b>3,94 %</b>
<b>Resto de Andalucía</b>		
Provincia de Almería	2	0,05 %
Provincia de Cádiz	9	0,26 %
Provincia de Granada	45	1,30 %
Provincia de Huelva	13	0,37 %
Provincia de Jaén	21	0,60 %
<b>Total resto de Andalucía</b>	<b>90</b>	<b>2,61 %</b>
<b>Sumatorio total</b>	<b>3.448</b>	<b>100 %</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de microdatos derivados del *Censo 2001* facilitados por el Instituto de Estadística de Andalucía.

ha convertido en un centro de atracción de personas que se desplazan diariamente a este municipio para trabajar o hacer otras actividades cotidianas (especialmente, compras) desde distintas localidades de la comarca.

Esto queda constatado en la tabla siguiente, elaborada con los microdatos del *Censo 2001*, y que representa el aporte de trabajadores residentes en otros municipios al de Lucena, así como el porcentaje sobre el total de la población desplazada; y en el Mapa 1, con idéntica fuente, y que refleja el origen geográfico de la población que se desplaza diariamente a trabajar en Lucena y el peso que supone sobre la población total del municipio de residencia. Como puede observarse, Lucena constituye un importante centro de atracción de mano de obra del resto de municipios de la comarca e, incluso, de otras provincias limítrofes.

**Mapa 1. Origen geográfico de la población que se desplaza diariamente a trabajar en Lucena**



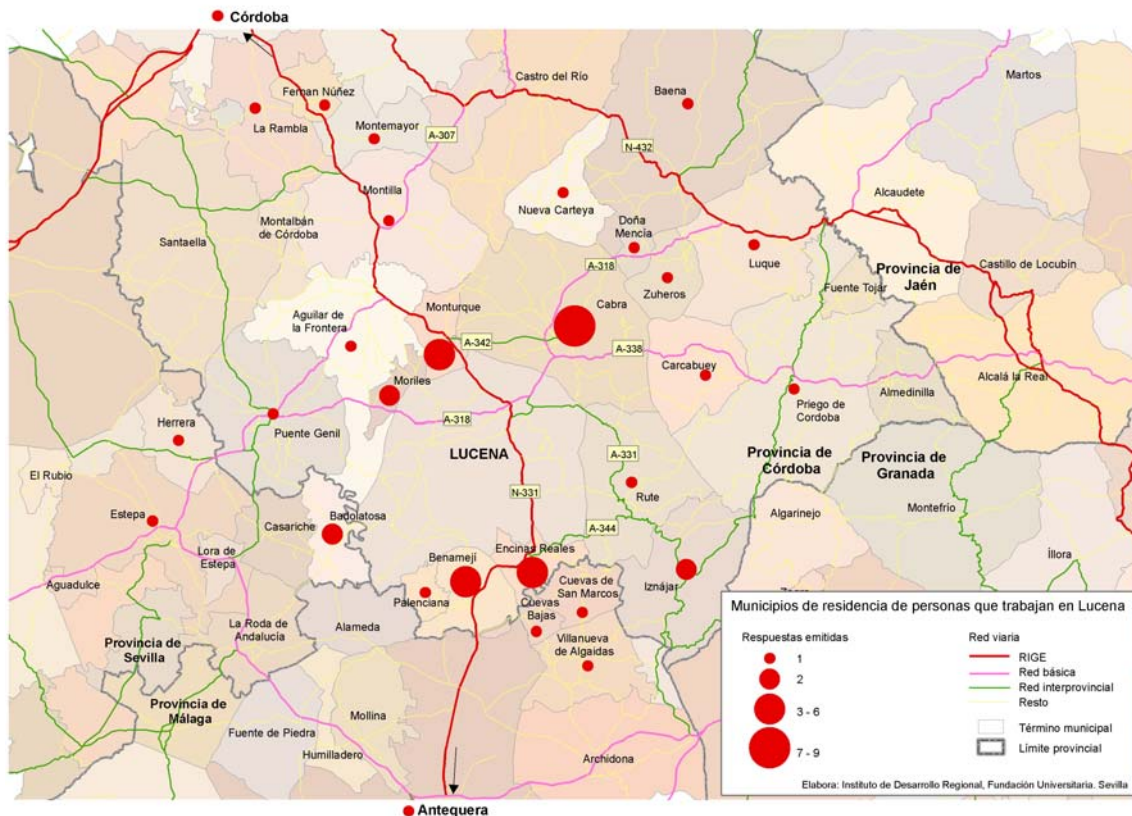
**Fuente: Elaboración propia a partir de microdatos derivados del *Censo 2001* facilitados por el Instituto de Estadística de Andalucía.**

En estos flujos destaca sobre todo Cabra (con casi el 25 % del total), que no sólo es el municipio de residencia de una importante proporción de los trabajadores que se desplazan cotidianamente a trabajar a Lucena, sino que, además, los trabajadores que

residen en Cabra y que se desplazan diariamente a trabajar a Lucena suponen una proporción muy importante de la población total de Cabra.

Por su parte, en el taller de participación celebrado en Lucena el 29 de mayo 2007, se identificaron una serie de municipios como origen importante de personas que se desplazan diariamente a Lucena para trabajar, y que son los que han quedado reflejados en el Mapa 2.

**Mapa 2. Municipios de origen de los trabajadores que se desplazan diariamente a trabajar en Lucena.**



**Fuente: Taller de participación sobre movilidad por motivos de trabajo hacia Lucena organizado por el Instituto De Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla (2007)**

En cuanto a los motivos que impulsan a los trabajadores a desplazarse diariamente fuera de su municipio de residencia para ir a trabajar a Lucena, son los siguientes, entre los que destaca el énfasis que pusieron los agentes intervinientes en el taller de participación social en el apego a la propiedad de la tierra en los municipios de origen y otros factores de arraigo social:

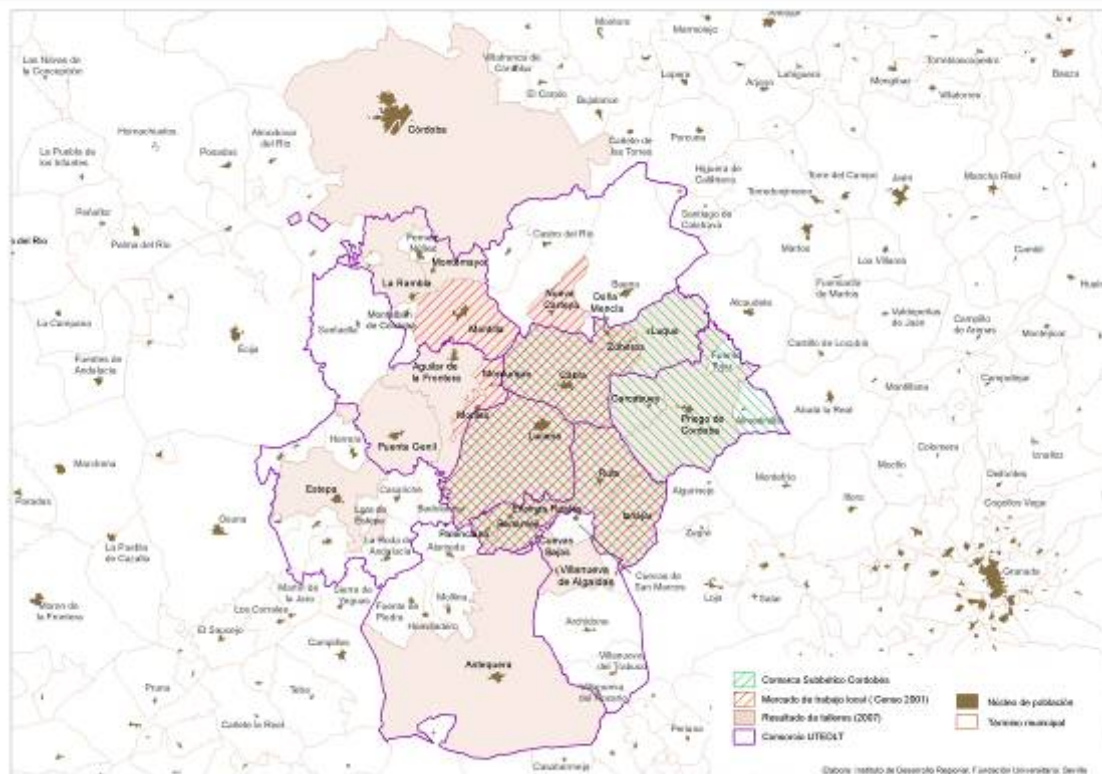
- Dinamismo de Lucena.
- Calidad de vida.
- Eventualidad del empleo.

- Tener una vivienda en propiedad.
- Urbanismo de Lucena mal planificado.
- Arraigo familiar.
- Arraigo social.
- Precio de la vivienda.
- Cercanía al municipio de Lucena.

Ahora bien, el incremento de los flujos cotidianos de personas hacia el municipio de Lucena conlleva una serie de problemas que son los siguientes según la percepción de los agentes del taller participativo:

- Inseguridad Vial.
- Coste de la gasolina y del vehículo.
- No hay servicio de transporte público adaptado al horario laboral.
- Conciliación de la vida laboral y familiar.
- Horario de trabajo no adaptado a las necesidades de desplazamiento.
- Pérdida de tiempo.

**Mapa 3. Movilidad cotidiana y ámbitos territoriales en el Subbético cordobés.**



**Fuente: Instituto De Desarrollo Regional de la Universidad de Sevilla (2007)**

En definitiva, el fenómeno de la movilidad cotidiana en Lucena se presenta con todas las características propias de las áreas urbanas: mayores posibilidades de empleo en el municipio central, incremento en éste del precio de la vivienda, empeoramiento de las condiciones de trabajo (mayor tiempo invertido en los desplazamientos, mayores dificultades para conciliar vida laboral y familiar, etc.).

En todo caso la movilidad cotidiana permite que los mercados de trabajo tengan una delimitación geográfica variable y distinta a las demarcaciones administrativas y políticas, lo que dificulta la prestación de servicios públicos de empleo. En el mapa siguiente (3) puede observarse cómo el mercado de trabajo local de Lucena delimitado por Feria y Susino en 2001 es más reducido que el área desde donde se desplazan los trabajadores según los talleres de 2007. Esto puede ser un indicio de que el mercado de trabajo local de Lucena se está expandiendo gracias a la mejora de las comunicaciones y a la mayor cohesión territorial, rebasando, incluso, los límites provinciales y comarcales. Las demarcaciones de las Unidades Territoriales de Empleo y Desarrollo Local y Tecnológico (UTEDLTs) que prestan servicios en este ámbito tampoco coinciden con ninguna de las delimitaciones anteriores, aunque su yuxtaposición abarque toda la zona de estudio, lo que necesariamente les obligará a coordinar aún más sus acciones en el futuro.

#### **4. Algunas conclusiones**

Andalucía ha sido una región históricamente emisora de población, pero en la actualidad se ha convertido en receptora, tanto de flujos nacionales como de inmigrantes extranjeros. En el período 1995-2005, el año 2001 puede considerarse un punto de inflexión, dando como resultado un cambio en la tendencia de los saldos migratorios de la región, de modo que, desde el año 2002 al 2005, se han venido produciendo saldos positivos.

Según el *Censo 2001*, más de la mitad de la población andaluza trabaja en el mismo municipio en el que reside, incluso en su propio domicilio. Pero alrededor del 30% de la población afirma que tiene que desplazarse de localidad para ir al trabajo. Este dato es muy importante, ya que el porcentaje de población que se desplaza es bastante alto, y el mayor inconveniente es que hoy en día existen diferentes vías de comunicación que se saturan diariamente con motivo de estos desplazamientos, lo que



repercute directamente en la calidad de vida de los trabajadores. A su vez, el 33% de la población tarda entre 20 minutos y más de 1 hora en llegar al trabajo, dato que constata la presencia de desplazamientos fuera del núcleo en el que se reside. En este sentido indicar que, como consecuencia del peso que tienen los desplazamientos entre municipios, el principal medio de transporte que se utiliza es el coche, aunque hay que tener presente que la población que se desplaza dentro de su municipio también suele usar este medio.

La movilidad cotidiana es ya un tema clásico en los análisis de las áreas metropolitanas, si bien estudios recientes ponen de manifiesto que el fenómeno afecta también a ciudades medias y pequeñas (Ganau, 1995; Salom, Albertos y otros, 1995). Esto es, más allá de las áreas metropolitanas el fenómeno periurbano es acusado, e incide en la denominada trama rural de la industrialización difusa (Ortega, 1988). En este estudio se ha podido constatar cómo se produce un fenómeno al que cabe denominar como metropolitanización de las zonas rurales, y que consiste en una generalización, en las capitales rurales, de los problemas y estilos de vida de las áreas metropolitanas: aumento del tráfico y de los tiempos y distancias en los desplazamientos cotidianos, incremento del precio de la vivienda en el centro, pérdida de calidad de vida, etc.

Pese a vivir en áreas rurales, los agentes locales consultados aquejan una pérdida de calidad de vida en los núcleos donde se concentran las actividades económicas y que son receptores de trabajadores, derivada, principalmente del aumento de los tiempos y distancias en los desplazamientos cotidianos, incremento del precio de la vivienda en los municipios receptores, desarraigo social o familiar, dificultades para conciliar la vida personal y familiar, etc.

Además la extensión del fenómeno de la movilidad cotidiana refuerza la interdependencia socio-económica entre municipios, ya que la crisis de un sector de actividad en una localidad puede suponer un importante revés para los niveles de renta de los municipios de origen de los trabajadores; y viceversa, los niveles de formación de los trabajadores de un municipio pueden afectar a la disponibilidad de mano de obra cualificada en los municipios receptores.

Por otra parte la extensión de los mercados locales de trabajo forzará a los servicios públicos de empleo a ampliar su ámbito geográfico de actuación; a su vez el

fortalecimiento de la interdependencia entre municipios exigirá una planificación coordinada de sus actuaciones de ámbito supralocal, ya que habrá que atender las necesidades de las empresas de un municipio con trabajadores de otros municipios y, asimismo, las demandas de empleo de un municipio con puestos de trabajo en otros municipios.

También tendrán que atender las solicitudes de trabajadores que, estando empleados en un municipio, deseen seguir como demandantes de empleo en otras localidades para reducir, por ejemplo, los desplazamientos y poder trabajar más cerca del lugar de residencia. De esta manera las Unidades Territoriales de Empleo y Desarrollo Local y Tecnológico (UTEDLTs), en todas sus funciones, y, en especial, dentro de la de dinamizar el empleo local y sus recursos endógenos, tendrán que incorporar la variable de la movilidad cotidiana, que está alterando la base geográfica de los conceptos “empleo local” y “recursos endógenos”.

En general se pone de manifiesto la insuficiencia de los sistemas de transporte público y la necesidad de poner en marcha consorcios de transportes supramunicipales que presten sus servicios eficazmente en un conjunto de localidades atendiendo a los horarios laborales. De esta forma un sistema público de transportes eficaz ayudaría a reducir el uso del coche, el medio de transporte más utilizado habitualmente para los casos de desplazamientos cotidianos.

De todas maneras referir que los datos oficiales sobre movilidad cotidiana en los mercados locales de trabajo son aún muy escasos y, los disponibles, muy espaciados en el tiempo, por lo que sería deseable la generación más frecuente y detallada de datos oficiales sobre movilidad cotidiana en el ámbito local, a lo que podrían contribuir las UTEDLTs, por el conocimiento que tienen del territorio y por la labor de intermediación que realizan entre los agentes más relevantes del mismo.

## **5. Referencias bibliográficas**

- BERICAT ALSTUEY, E. (1994): *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*. Colección Monografías CISN, nº. 140.
- CASADO DÍAZ, J. M. (2005): "Movilidad cotidiana y mercados locales de trabajo en la Comunidad Valenciana", en *XXXI Reunión de Estudios Regionales. El estado autonómico a debate: eficiencia, eficacia y solidaridad*.



ENCUESTA DE MOVILIDAD COTIDIANA [En línea].  
<[http://www.atmtransment.cat/pdfs\\_cast/enquestamobilitat.pdf](http://www.atmtransment.cat/pdfs_cast/enquestamobilitat.pdf)>. [Consulta:  
04/01/2007].

ESPAÑA RÍOS, I. y otros (2002): “Organización en las Montañas Béticas”, en CANO GARCÍA, G. (Director). *Gran Enciclopedia Andaluza del siglo XXI. Conocer Andalucía*. Sevilla. Ed. Tartessos.

EUROPEAN FOUNDATION fore the Improvement of living and Working Conditions[<http://eurofound.europa.eu/areas/qualityoflivfe/index.php?template=3&radioindic=109&idDomain=9>] [Consulta: 27 de marzo de 2007].

FERIA, J. M. y SUSINO, J. (2001): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía*. Instituto de Estadística de Andalucía. Consejería de Economía y Hacienda.  
<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadistica/movilidad/movilidad.pdf>  
[Consulta: 10/01/2007].

FERIA, SUSINO y CASADO (2005): *Movilidad por razón de trabajo en Andalucía. 2001*. Sevilla, Instituto de Estadística de Andalucía.

GANAU CASAS, J. (1995): «Las áreas de mercado laboral de Cataluña. El caso de la provincia de Lleida. Análisis de la movilidad laboral 1986-1991», en *XIV Congreso Nacional de Geografía*, págs. 290-293.

INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL, Fundación Universitaria de Sevilla (dirigido por CANO, G. y RUIZ, F.; 2008): *Espacios Laborales y Movilidad Cotidiana en Andalucía*. Consejería de Empleo de la Junta de Andalucía.

KAUFMANN, V. (2006): *Mobilité et vie quotidienne: syntheése et questions de recherche*. Centre de Prospective et de Veille Sccientifique. Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de Léquipement, del Transports et du Logement.

MIRALLES-GUASCH, C. y CEBOLLADA, A. (2009): “Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la Geografía Humana”, *Boletín de la AGE*, nº 50, págs. 193-216.

ORTEGA VALCÁRCEL, J. (1988): «Los límites de la explotación agraria periurbana», en *II Congreso Mundial Vasco*, págs. 79-100.

SALOM, J., ALBERTOS, J. M. y otros (1995): «La movilidad obligada por motivos de trabajo en la Comunidad Valenciana», en *XIV Congreso Nacional de Geografía*, págs. 313-317.

SALOM, J. y DELIOS, E. (2000): “Movilidad laboral como criterio de delimitación territorial: su aplicación en la Comunidad Valenciana”, en M. CASTAÑER, J. VICENTE y G. BOIX (eds.) *Áreas urbanas y Movilidad laboral en España*. Girona, Universitat de Girona, págs. 37-59.

SUSINO, J. (2000): “Movilidad residencial y movilidad cotidiana en áreas urbanas”, en M. CASTAÑER, J. VICENTE y G. BOIX (eds.) *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*. Girona, Universitat de Girona, págs. 141-163.